

DES MEMOIRES DE LA SOCIETE ROYALE DU CANADA

SECONDE SERIE—1902-1903

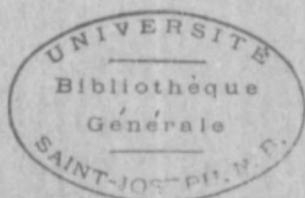
TOME VIII

SECTION I

LITTERATURE FRANÇAISE, HISTOIRE, ARCHEOLOGIE, ETC.

LOUISBOURG EN 1902

Par l'Honorable Pascal Poirier



EN VENTE CHEZ

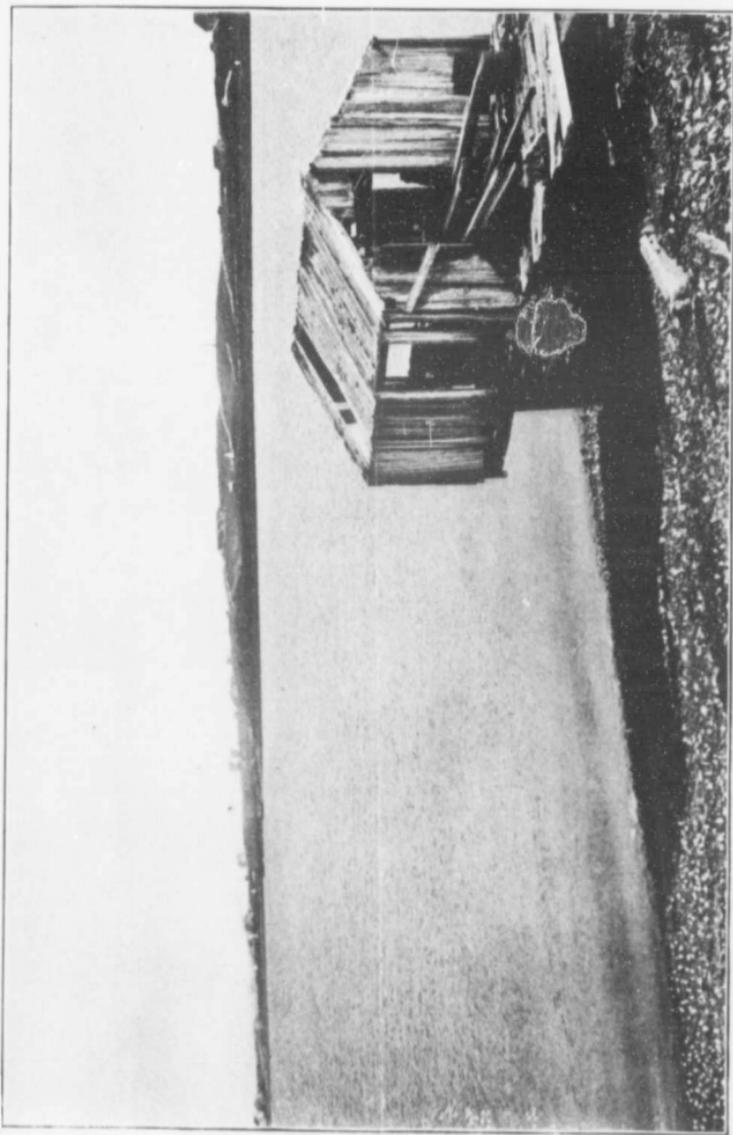
J. HOPE & SONS, OTTAWA ; THE COPP-CLARK CO., TORONTO
BERNARD QUARITCH, LONDRES

1902

[POIRIER]

LOUISBOURG EN 1902

FRONTISPICE



LOUISBOURG EN 1902.

Compliments de l'auteur

Pascal Bonier

Alava, le

17 Mars, 1903.

IV.—*Louisbourg en 1902.*

Par l'honorable PASCAL POIRIER.

(Lu le 27 mai 1902.)

L'impression que produit la vue des ruines de Louisbourg n'est pas la même chez tous les voyageurs. Cela se voit très bien aux physionomies.

L'Anglais, qu'il arrive de Toronto ou de Liverpool, regarde avec sérénité le sombre panorama, et trouve tout naturel que la citadelle française soit tombée, puisque l'Angleterre avait résolu de s'en emparer, et que le monde a été créé pour l'Angleterre.

L'Américain, agité, malgré ses efforts pour demeurer calme, trouve tout à fait étonnant que Louisbourg ait pu résister si longtemps, quand c'étaient Pepperrell et les troupes de la Nouvelle-Angleterre qui l'assiégeaient.

Le Français, après avoir, dans une rapide vision, vu passer devant ses yeux l'image de la forteresse réputée inexpugnable, regarde les amas de débris gisant à ses pieds, et se demande, avec l'amertume du prophète Jérémie pleurant sur les ruines de Jérusalem: "Comment est assise solitaire la ville autrefois pleine de peuple? Toutes ses portes sont renversées: les chemins de Sion pleurent."

C'est qu'en effet des voix sortent des pierres que vous foulez; il y a des larmes au fond des casemates qui vous regardent avec leurs grands yeux caverneux; on entend encore distinctement des cris de victoire, mêlés à des cris de malédiction, éclater sur la cime des bastions. Et ces voix, ces larmes, ces cris, se confondent avec la grande voix de l'océan, qui gronde éternellement aux pieds des murs de Louisbourg, rongés et entraînés dans l'abîme des flots.

Spectacle d'une infinie tristesse! Le glas dont le tintement lointain gémit au-dessus du murmure confus de la mer, c'est le glas funèbre de la domination française en Amérique.

De la citadelle elle-même il ne reste plus qu'un amas de ruines, que le temps consume et couvre de sa poussière.

Bâti peu de temps après la signature du traité d'Utrecht (1713), qui cédait à l'Angleterre la Nouvelle-Ecosse proprement dite, ainsi que l'île de Terre-Neuve, Louisbourg fut, pendant près d'un demi-siècle, la forteresse la plus redoutable de toute l'Amérique. Elle gardait formidablement l'entrée du golfe Saint-Laurent, menaçait la nouvelle possession anglaise de l'Acadie, et inquiétait le commerce de la Nouvelle-Angleterre.

Son vaste port, ouvert à toutes les saisons, servait d'abri à la flotte, en même temps que de refuge aux corsaires de France et de Navarre, lesquels écumaient plus particulièrement les parages américains de l'Atlantique, au grand dommage des corsaires, forbans, flibustiers et autres marins de l'Angleterre et de ses colonies.

Les puritains de la Nouvelle-Angleterre résolurent de s'en emparer, pour la plus grande gloire de Dieu, par haine des papistes et dans les intérêts de leur commerce maritime.

Au printemps de 1745, ils levèrent 4,070 miliciens, qu'ils mirent sous la conduite d'un marchand, nommé William Pepperrell; lui adjoignirent un prêcheur de croisade sainte, le révérend Whitfield, en même temps qu'une bannière portant la devise: *Nil desperandum Christo duce*, et lancèrent le tout, avec accompagnement d'hymnes pieuses, contre l'imprenable forteresse française.

Celle-ci tomba, sans gloire, après quarante-sept jours de molle résistance.

Il est vrai que l'armée de Pepperrell avait été renforcée par une escadre anglaise, sous les ordres du commodore Warren, et que Louisbourg était défendu par Duchambon, le père du peu glorieux défenseur du fort Beauséjour, du Vergor.

Jours néfastes, et hommes plus néfastes encore, pour la France, que Dieu châtiât.

Trois ans après ce haut fait d'armes des milices du Massachussets, le traité d'Aix-la-Chapelle restituait Louisbourg et le Cap-Breton à la France, et rétablissait toutes choses dans l'état où le commencement de la guerre les avait trouvées. Tel avait été le bon plaisir du roi très chrétien de France, Louis XV dit "le Bien-Aimé", et de Georges II d'Angleterre, le "Défenseur de la Foi".

La paix fut de courte durée, huit ans à peine, qui furent pour les colonies anglaises et françaises d'Amérique moins qu'une trêve, et pour les Acadiens de la Nouvelle-Ecosse, une calamité plus dure que la guerre, puisque ce fut durant cette paix, en 1755, qu'eut lieu leur déportation violente de l'Acadie, le "grand dérangement".

Les hostilités reprirent en 1756. Ce fut la guerre de Sept Ans, guerre fatale à la France et à ses colonies, qu'elle perdit toutes.

L'effort de l'Angleterre se porta simultanément contre toute l'immense frontière des possessions françaises, depuis Niagara jusqu'à Louisbourg. Pitt avait juré d'en finir pour toujours avec la France en Amérique; et ce que les Pitt, père et fils, juraient, une divinité amie se chargeait de l'accomplir.

Une flotte de vingt-deux navires de ligne, dix-huit frégates et deux brûlots, portant dix-huits cents canons, et de douze transports montés

par douze mille hommes de débarquement, mouilla, le 3 juin 1758, dans la baie de Gabarus, à deux petites lieues de Louisbourg.

L'amiral Boscowan commandait la flotte et le général Amherst, l'armée.

Les brigadiers-généraux Wolfe, Lawrence et Whitmore commandaient en second.

Louisbourg avait deux mille neuf cents hommes de troupes régulières et quelques cents miliciens et sauvages à opposer aux assiégeants. Dans la rade se trouvaient cinq vaisseaux de ligne et six frégates, avec environ cinq cents canons. Les murs et les batteries de la ville étaient armés de deux cent trente-six canons et mortiers.

Le chevalier Drucour commandait la place.

Malheureusement pour lui et les siens, les murailles étaient en mauvais état de réparations: le roi, ses courtisans et ses maîtresses avaient besoin de tous les revenus du royaume pour leurs menus plaisirs. Il n'en restait plus pour Québec et pour Louisbourg.

Après une défense de près de deux mois, l'une des plus héroïques, avec celle de Québec par Frontenac, et après celle de Port-Royal par Subercase, dont les annales françaises d'Amérique fassent mention, Louisbourg, le Gibraltar, le Dunkerque du Nouveau-Monde, tomba au pouvoir des Anglais.

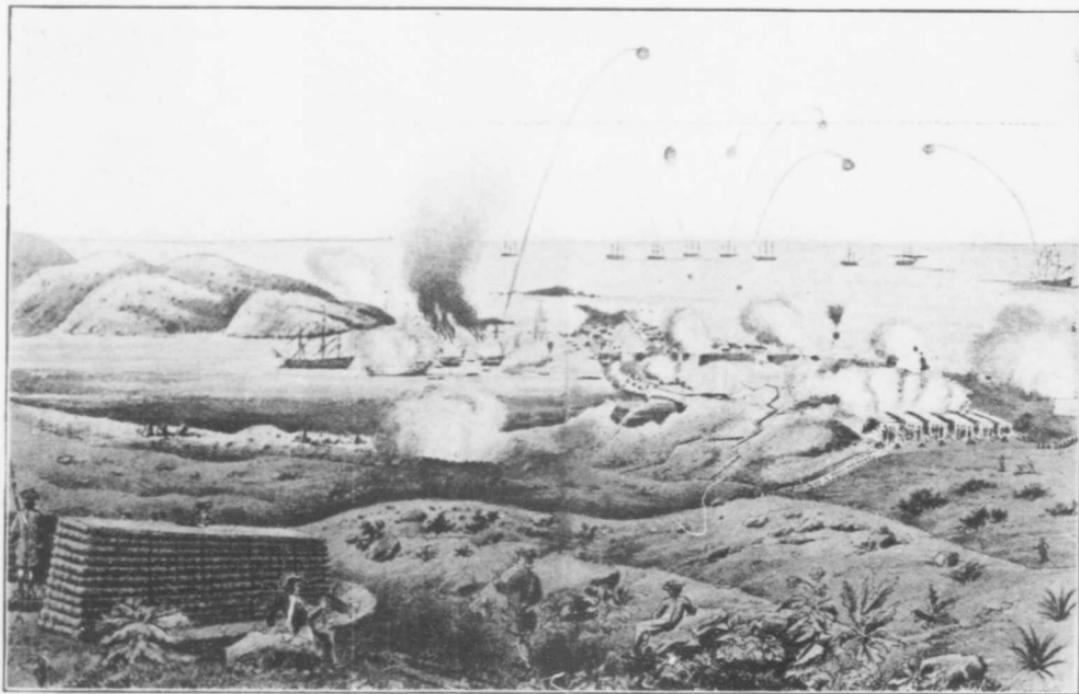
Quand, le 27 juillet 1758, les clefs de la ville furent remises à Amherst et à Boscowan, les murs de la citadelle, percés à jour, croulaient de toutes parts; les obus et le feu avaient détruit la plupart des édifices publics, et tous les vaisseaux de la rade avaient été coulés à fond, ou brûlés.

Les officiers et les soldats de la garnison furent transportés en Angleterre, et ceux des habitants de la ville qui n'avaient pas porté les armes, à la Rochelle.

Les murailles furent rasées de fond en comble, à la manière antique. On aurait pu y passer la charrue et y semer du sel.

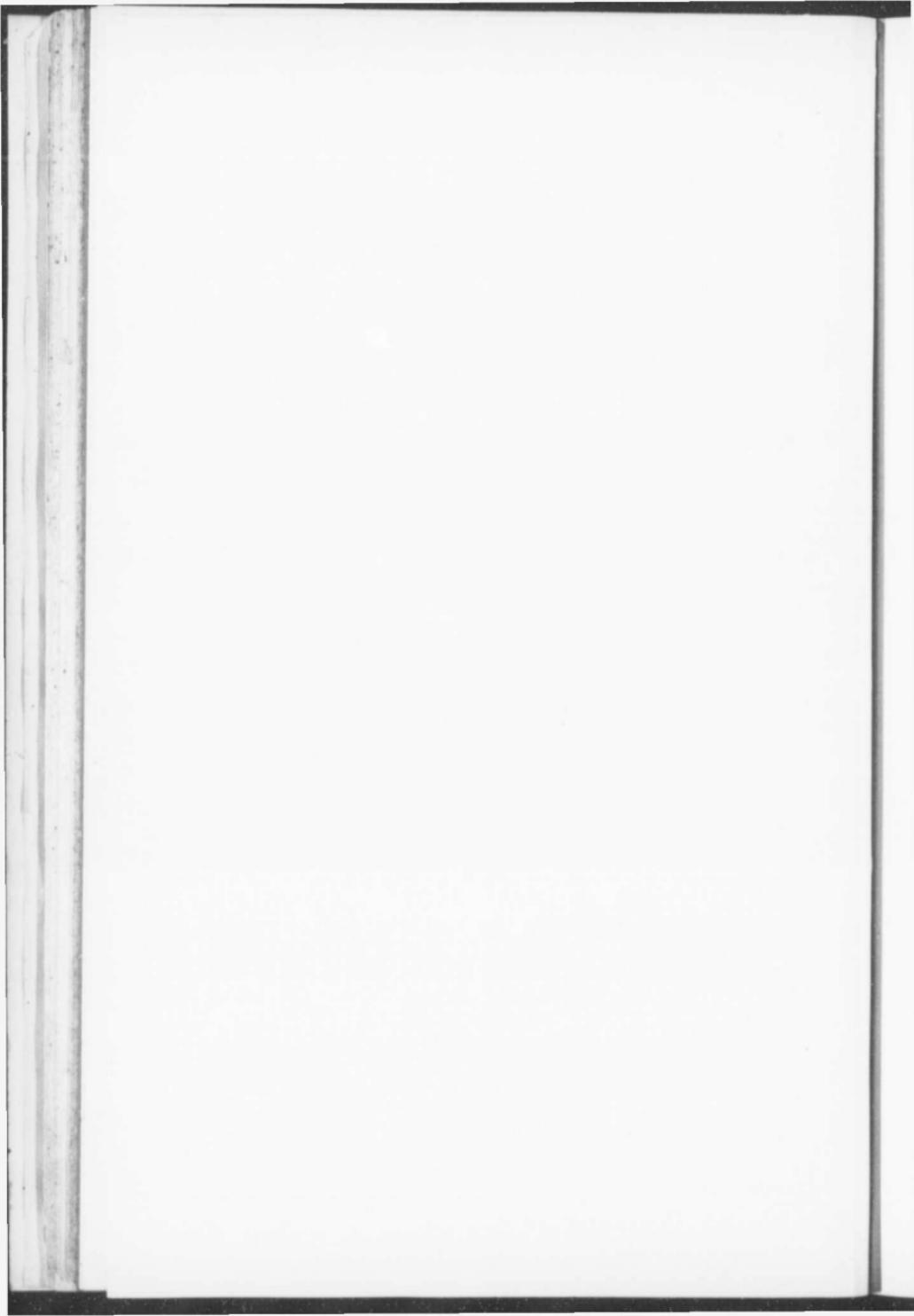
Les travaux de démolition durèrent près de deux ans, dit-on; et tout ce que la poudre, le fer et la main des hommes put atteindre fut démolé, rasé jusqu'au sol et jeté dans les fossés. Il ne resta que les assises des bastions, des murailles et de quelques édifices publics, et sept abris et casemates du bastion du Roi, dont quatre, maintenant béants et percés à jour, sont à la veille de s'effondrer.

Les trois autres, situés en face et mieux conservés, donnent une idée exacte de ce qu'étaient ces retraites, où s'entassaient les femmes et les enfants, pendant que les bombes, les obus, les boulets froids et rouges tombaient comme une pluie d'enfer sur la malheureuse ville vouée à la destruction.



LE SIÈGE DE LOUISBOURG, 1758.

(Dessin du lieutenant Thomas Davies, A.R., fait durant le siège.)



Les blessés et les malades étaient logés à l'hôpital de Saint-Jean-de-Dieu, grand édifice situé à l'autre bout de la ville, du côté de la pointe Rochefort.

Les fortifications, d'une demi-lieue de circuit, avaient la forme d'un quadrilatère irrégulier.

Murailles, bastions, demi-bastions, escarpes et contre-escarpes, étaient dans le meilleur style de Vauban, et avaient coûté au gouvernement français la somme énorme de trente millions de livres tournois. La livre était d'environ vingt sous, où d'un peu moins d'un franc d'aujourd'hui.

Une bonne carte à la main, il est assez facile de reconstituer l'ancienne forteresse, et d'en suivre tout le circuit.

A l'extrémité ouest de la rade, donnant sur le Barachois et les Hauteurs-Vertes, se trouvaient le bastion du Dauphin, une batterie circulaire et la porte principale de la ville.

Le bastion du Roi, le plus formidable de tous, attenait au bastion du Dauphin, et renfermait l'arsenal, les casernes, les appartements des officiers, le château du gouverneur, la chapelle et les casemates. C'était en vérité la citadelle. Puis venaient successivement, en contournant l'enceinte dans la direction du Cap Noir: le bastion de la Reine, presque aussi formidable que celui du roi et faisant face à la mer; le bastion de la Princesse, à l'extrémité sud, entre le Cap Noir et la pointe Rochefort, et défendant de sa batterie les approches du port; les demi-bastions Bourillon et Maurepas, l'un pointant ses canons au sud de la pointe de Rochefort et des îles; l'autre, au nord, couvrant de ses feux l'entrée de la rade et l'intérieur du port.

Les Anglais appelèrent cette dernière batterie la batterie du diable, à cause de l'impossibilité où ils furent de la réduire au silence.

Sur la rade même, à l'intérieur, qu'elle couvrait du rayonnement de ses canons, se dressait la formidable batterie de la grève. Des exhaussements en terre la reliaient au bastion du Dauphin, à l'ouest; et deux ponts de bois jetés sur un étang, au bastion Maurepas, du côté du sud.

Ces sept bastions et cette batterie formaient le pourtour des fortifications de Louisbourg, fortifications que madame de Pompadour, de vertu peu farouche, estimait imprenables.

Il convient d'ajouter à ces puissants engins de défense deux autres batteries, montées à grand frais, et garnies des plus grosses pièces de la place: la batterie de l'Île et la Grande Batterie, ou batterie Royale. L'une, la batterie de l'Île, était placée sur un rocher, à l'entrée même de la rade, dont elle défendait l'accès. Elle prit une part glorieuse à la défense de la ville, tant en 1745 qu'en 1758.

L'autre, sise au fond du port, côté ouest, à mi-chemin entre le vieux et le nouveau Louisbourg, devait arrêter la marche des troupes de débarquement opérant du côté de la baie de Gabarus, et couvrir, de ce côté-là, les approches de la citadelle.

Elle se couvrit d'ignominie, à l'un et à l'autre siège, et n'arrêta que le tir de ses propres canons, dès que les couleurs anglaises se montrèrent sur les Hauteurs-Vertes.

Un tas informe de pierres, qu'on aperçoit sur la grève, près de la nouvelle église catholique, quand on se rend, par l'ancien chemin des Français, de l'une à l'autre ville, c'est tout ce qui reste de cette batterie royale, aussi peu glorieuse que le royal personnage lui-même, Louis XV, dont elle portait le nom.

Les fortifications de Louisbourg, avec leurs glacis et les approches, couvraient à peu près tout le terrain compris à l'est d'une ligne tirée du Cap Noir au Barachois, c'est-à-dire toute la langue de terre qui sépare le fond de la rade de l'océan, à l'exception, cependant, de la pointe de Rochefort et du cimetière, à l'est, soit environ cent arpents en dedans des murs et autant en dehors. Le terrain est de peu d'élévation.

Le coup d'œil qu'offrent ces ruines est encore imposant par sa sauvage grandeur et sa désolation.

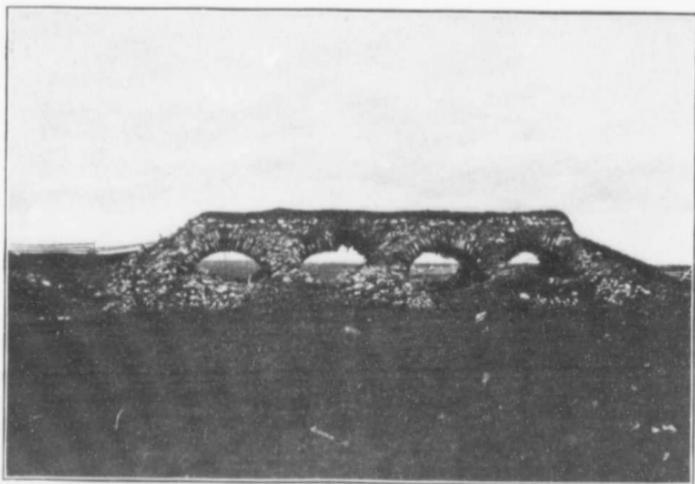
Devant vous c'est la mer, l'immense mer, toujours agitée, toujours irritée. Un rideau d'écume blanchissante montant des brisants, des îles de l'Entrée et des contre-forts du Cap Noir, s'étend jusque sous vos pieds.

Quelle chose de courroucé plane sur ces sombres récifs qui ont vu par deux fois tomber la forte citadelle, et avec elle s'écrouler la domination d'un grand empire en Amérique.

Oh ! qu'il est à plaindre le vaisseau pris dans une de ces épouvantables tempêtes qui labourent en sillons écumants les côtes de l'Atlantique, s'il vient à toucher l'un de ces redoutables récifs !

Debout, sur le bastion de la Reine, vous avez devant vous, au sud, un terrain plat, inculte, marécageux, se prolongeant jusqu'à la mer ; un peu plus à l'est, presque en ligne du bastion de la Princesse, vous voyez une arrête saillante. C'est le Cap Noir, énorme rocher vert-sombre, d'où les Français tirèrent la plus grande partie des assises des murailles et des bastions de Louisbourg. Ils en avaient coupé la moitié verticalement et se préparaient à le raser tout à fait, quand la conquête anglaise vint les surprendre. On voit encore les trous énormes des forêts. L'amas de pierres brunâtres laissées sur place et entassées soigneusement suffirait seul à recommencer la reconstruction de la forteresse.

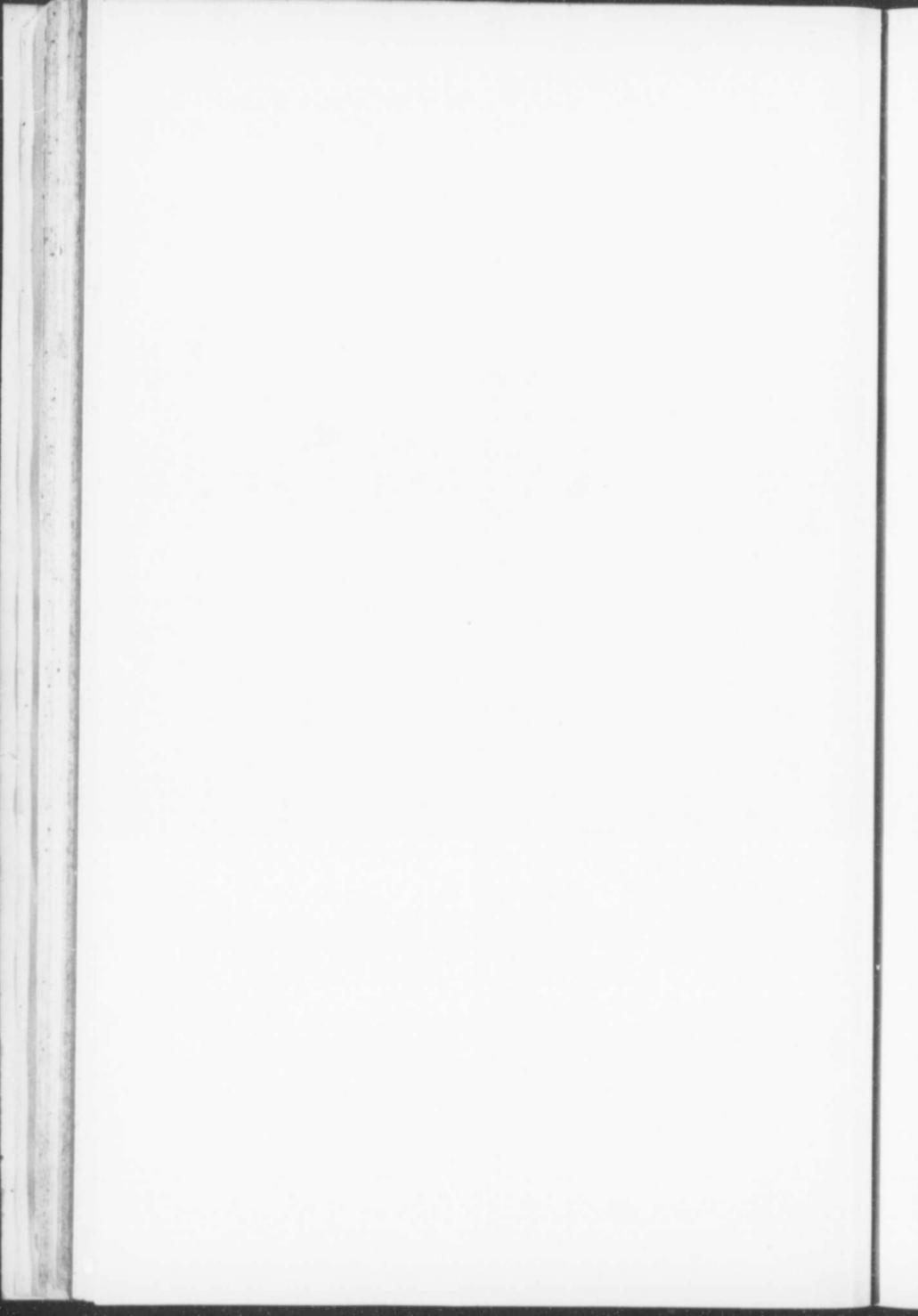
A l'ouest une anse, une baie. C'est l'anse de la Cormorandière, la baie de Gabarus, où les Anglais vinrent deux fois débarquer une



CASEMATES, 1902.



ENTRÉE DE LA RADE DE LOUISBOURG.



armée d'assiégeants. Entre cette baie et la forteresse, le contour du littoral est coupé par deux indentures, la pointe Plate, à une lieue de vous, environ, et, plus près, la pointe Blanche. Au delà, c'est l'immense océan bleu.

Après la citadelle et le port, c'est le côté est de Louisbourg qui attire le plus le regard. Vous voyez, d'abord, un bras de terre qui s'avance et arrête les vaisseaux au passage. C'est la pointe de Rochefort, où se trouve l'ancien cimetière. Un peu plus loin, de noires surrections, des rocs, des écueils et trois îlots : Green Island, Rock Island et Goat Island, ou, pour appeler cette dernière de son nom français, l'île de l'Entrée. C'est sur cet îlot qu'avait été placée la grande batterie destinée à protéger l'entrée de la rade. Celle-ci, large d'un peu plus d'un demi-mille, offre un passage facile et sûr aux vaisseaux de toutes dimensions, grâce à son chenal profond, dont l'île de l'Entrée et la pointe du Phare (ou tour de la Lanterne) forment les deux berges opposées.

Les deux pointes que vous apercevez, coupant la ligne du rivage, de l'autre côté de la Tour de la Lanterne, c'est la Lorraine des Anglais, laquelle fut le Lorembec ou le Norambègue des Français et des premiers découvreurs. Celui qui pourra trouver la véritable origine de ce nom, donner la vraie étymologie de ce mot, dire, preuves en mains, s'il est sauvage, esquimau, scandinave, basque, allemand ou vieux français, aura pénétré plus avant dans les ténèbres historiques de notre Amérique que ne l'a fait aucun historien connu.

Plus loin encore, dans l'est, en suivant la ligne du rivage, s'estompe à perte de vue la Baleine. C'est là qu'Ochiltree, durant la première occupation anglaise de l'Acadie, construisit, en 1629, un fort, que le capitaine Daniel vint lui enlever. Si l'on en excepte l'essai de colonisation de Fagundez et des Portugais, au commencement du siècle précédent, ce fort de Lord Ochiltree est le premier établissement européen qui ait été tenté au Cap-Breton.

Dans la même direction, on peut apercevoir aussi l'île de Puerto-Novo, sise en face de l'antique "Cap des Bretons", lequel a donné son nom à toute la contrée. C'est, l'île de Scatarie et la pointe de l'île de Sable exceptées, le point le plus oriental de tout le Canada.

La disposition intérieure de ce qui fut la ville de Louisbourg n'est plus guère reconnaissable, au milieu du gazon qui recouvre les terre-pleins, et parmi les amoncellements de pierres et de débris qui jonchent les fossés, les murailles et les emplacements des principaux édifices. Il faut un guide pour s'y reconnaître; et Louisbourg, grâce au ciel, en possède un des plus recommandables dans la personne du capitaine Patrick Kennedy, typique seion de la verte Irlande.

Il vous conduit d'abord, car il est bouillant catholique, à l'endroit où s'élevait la chapelle du gouverneur, au centre même du bastion du Roi. On a sous les yeux le tréfonds remué d'une fondation qui est bien celle où s'élevait, autrefois, en style élégant, la chapelle du gouverneur, laquelle servait au besoin d'église paroissiale ; mais c'est absolument tout ce qu'il en reste. Pas une seule de ces belles pierres de taille, que les vaisseaux du roi très chrétien apportaient de France ; pas même une brique rouge ou blanche, intacte. Tout a été fouillé, tout a été dispersé, tout a été enlevé, tout a été vendu.

Les marchands anglais de Halifax et du Nouveau-Louisbourg ne nourrissent pas de préjugés à l'endroit des briques et des pierres de taille. Celles qui ont servi au culte papiste ont à leurs yeux autant de valeur, pourvu qu'elles soient belles et bien conservées, que celles qui auraient été destinées à des usages purement profanes ; et, comme le capitaine Patrick Kennedy, propriétaire par droit de prescription du bastion du Roi et d'une assez forte étendue de terrain adjoignant, est lui-même, à ses heures, d'une casuistique accommodante, il en est résulté que les briques et les pierres de taille de l'ancienne chapelle du gouverneur ont pris le chemin de Halifax et du Nouveau-Louisbourg, et que le prix honnête de ces matériaux enlevés au culte orthodoxe, est tombé dans l'escarcelle de l'heureux propriétaire *intra muros*.

Le capitaine vous fait voir aussi l'emplacement des casernes, du château du gouverneur, de l'arsenal, du couvent, de l'hôpital ; mais tout ce fouillis n'est, en définitive, que des rangées de pierres brunes, dont les plus belles ont été trillées et emportées.

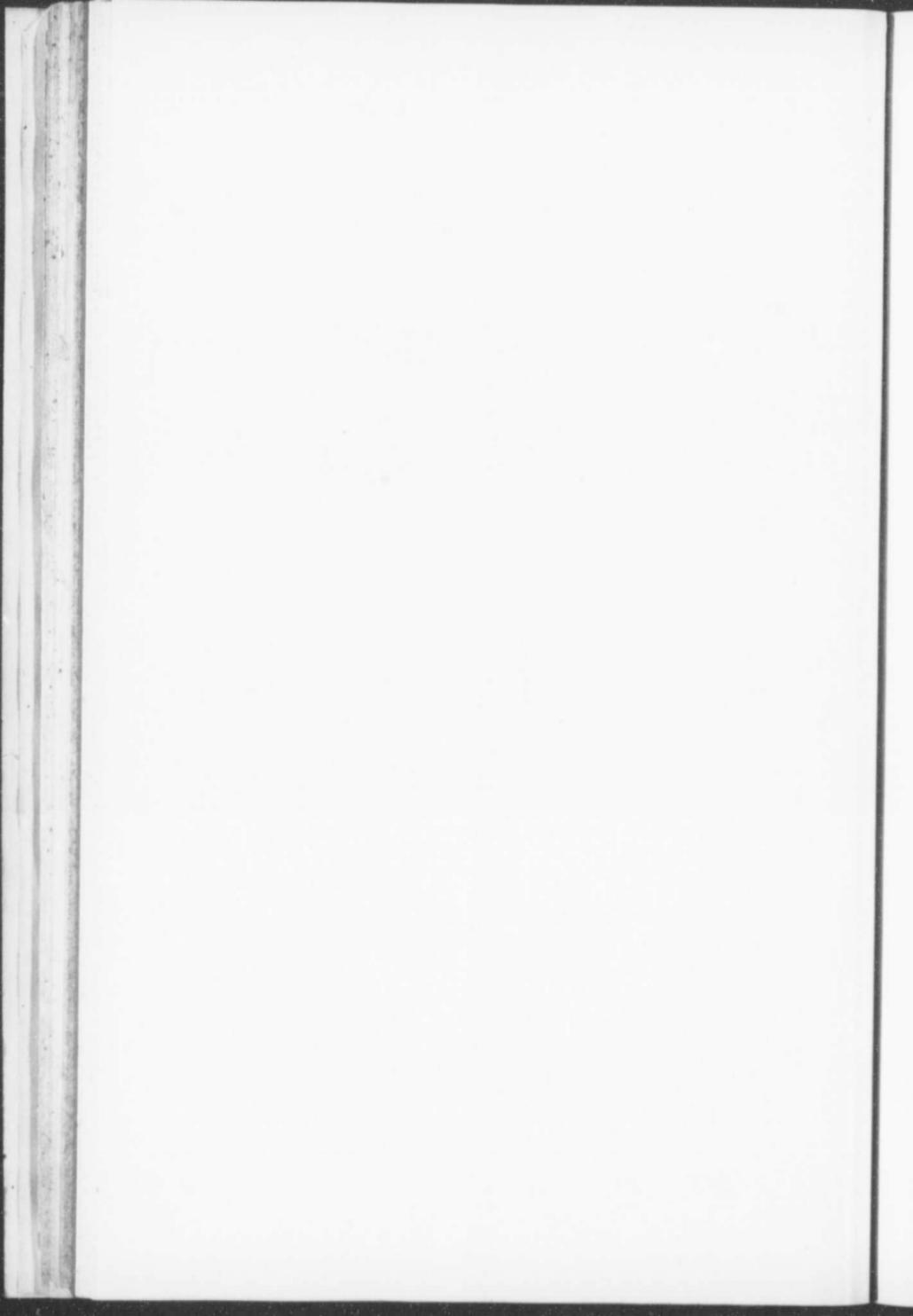
Tous les matériaux de quelque valeur, la pierre de construction, une pierre verdâtre, provenant du Cap Noir, à quelques cents mètres au sud du bastion de la Princesse ; la pierre d'ornementation, un calcaire blanc, apportée à grand frais de France ; des quantités incroyables de briques plates d'un rouge hématite, et fermes comme du fer, aussi de provenance française, ont été pillées, depuis un siècle et demi, par les vandales de Terre-neuve, des Etats-Unis et de la Nouvelle-Ecosse, et employées à la construction de quais, d'édifices publics et de maisons privées.

Halifax en a enlevé la plus grande partie ; des navires venaient de très loin en prendre des cargaisons ; la nouvelle ville, le New-Louisbourg, en a construit toutes ses caves, toutes ses cheminées, tous ses soubassements, et, dernièrement, la *Dominion Coal Company*, les piles et les culées d'un immense débarcadère.

Cette année encore, il a été vendu une dizaine de mille briques, à raison de neuf dollars le mille ! Pour en arriver à ce brillant résultat commercial, on a retourné, refouillé, regratté les pierres et distiqué ce qui restait des antiques fondations.



VUE PRISE SUR LE GOLFE.



Deux vieux puits retrouvés, l'été dernier, sous des décombres, ont eu leur maçonnerie enlevé et vendu.

En pratiquant une de ces fouilles, où ni l'archéologie, ni la numismatique n'ont rien à voir, l'un des neuf propriétaires du fort a découvert, tout récemment, un passage souterrain, apparemment inachevé, creusé en-dessous du bastion de la Reine, et débouchant en dehors des murs, du côté de la mer.

Ces sorties secrètes, imitées de celles que pratiquaient sous leurs castels les seigneurs féodaux, et qui pouvaient servir à bien des fins diverses, rappellent douloureusement à la mémoire que Duchambon, le contemporain de l'intendant Bigot, était gouverneur de Louisbourg, en 1745, quand les fortifications de la ville tombèrent sous la récitation des *tracts* bibliques des prédicants et sous le bruit des canons iconoclastes des puritains de la Nouvelle-Angleterre, avec à peu près la même facilité que les murs de Jéricho s'écroulèrent par la vertu des trompettes de Josué et des cris des Hébreux.

Bigot lui-même géra, durant quelques années, les finances de la ville, en qualité de commissaire-ordonnateur, faisant, à Louisbourg, l'apprentissage des méthodes qu'il devait perfectionner à Québec, de compte à demi avec la très Haulte et très Honorée Madame de Pompadour.

A des hommes comme Duchambon et Bigot, une sortie secrète n'était pas une précaution inutile. Il est permis de rattacher celle du bastion de la Reine à l'un ou à l'autre de ces deux noms peu glorieux de notre histoire.

Il va sans dire que tous les objets de quelque valeur, trouvés dans les ruines de la forteresse, ont depuis longtemps suivi le chemin des briques rouges et des calcaires blancs. Or, il en a été trouvé de grandes quantités, parmi lesquels de très précieux. Mon hôtesse, au Nouveau-Louisbourg, m'a montré une grande cuiller en argent massif, parfaitement conservée, portant un monogramme que mon ignorance de ces sortes de chiffres ne m'a pas permis de lire, et qu'elle avait ramassée elle-même dans quelque décombre. De vieilles armes et de vieilles monnaies sont aussi souvent déterrées. Tous ces trésors ont disparu et continuent à disparaître.

Après la forteresse, la flotte. On ne compte plus le nombre des canons retirés des vaisseaux français, coulés dans le port.

A tant la livre de cuivre ou de vieux fer rouillé, chaque canon rapporte à son plongeur un joli denier. Ceux de cuivre rapportant davantage, la recherche en est poursuivie avec une persévérance toute systématique, qui laisse entrevoir le jour prochain où il n'en restera plus aucun dans les eaux du port.

C'est avec un fragment de l'un de ces canons, tiré du *Prudent*, que les Bostonnais des "Guerres Coloniales" coulèrent, en 1895, la médaille commémorative du cent-cinquantième anniversaire de la prise de Louisbourg par Pepperrell et Warren. Car ce ne sont pas seulement les pierres et les briques, les boulets et les canons, qui disparaissent sous la main des vandales, le sol lui-même, les fortifications elles-mêmes sont escamotées, nous échappent, passent en des mains étrangères.

Donc, la "Société américaine des Guerres Coloniales", dont le siège principal est à Boston, ayant résolu de commémorer, par l'érection d'un monument idoine, le cent-cinquantième anniversaire du plus grand fait d'armes dont se glorifient les milices de la Nouvelle-Angleterre, à savoir la prise de Louisbourg, en 1745, se fit concéder par le capitaine Kennedy l'endroit du bastion du Roi, où le général Pepperrell, en présence des deux armées, reçut du gouverneur Duchambon les clefs de la ville. C'est le site le plus en vue de l'antique citadelle.

La dédicace eut lieu le 17 juin, 1895, à Louisbourg même, en présence d'une multitude de délégués américains, tous plus ou moins membres de la "Société des Guerres Coloniales", du lieutenant-gouverneur et des membres du cabinet de la Nouvelle-Ecosse, d'un *man-of-war* anglais, de hauts dignitaires britanniques, et consista dans la dédicace d'une colonne commémorative en "granit dorique", surmontée d'un boulet de canon, portant, gravé, le millésime: 1745.

Des inscriptions appropriées et convenables se lisent sur les quatre faces de la base.

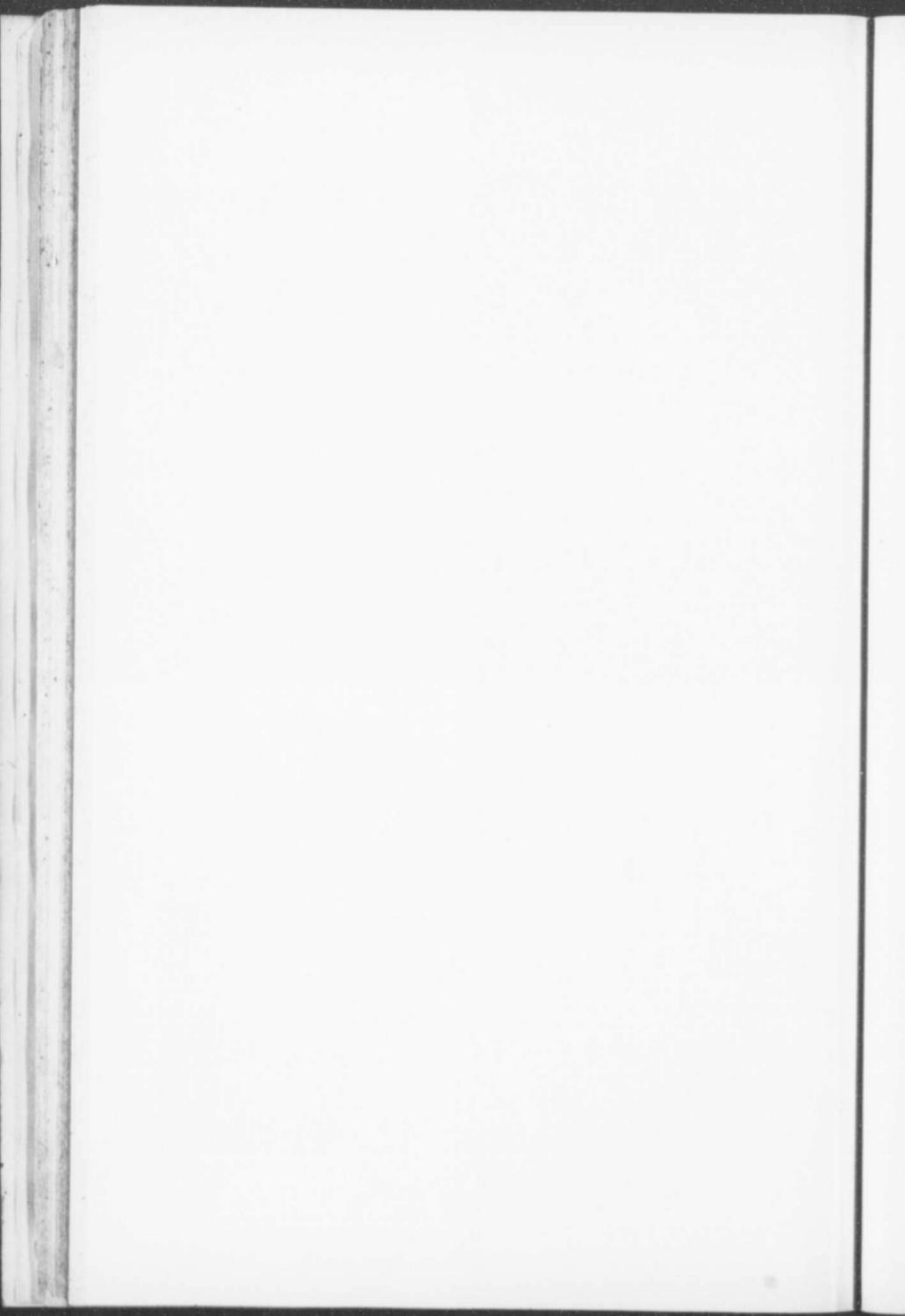
La colonne elle-même, avec son *boulet* phrygien, est dépourvue d'élégance; mais les discours qui en accompagnèrent la dédicace furent tous, au point de vue international, d'une correction parfaite: la "Société des Guerres Coloniales" recrute ses membres parmi les citoyens les plus distingués et surtout les plus instruits de la république américaine.

Ni le gouvernement fédéral, ni celui de la province ne s'émeurent de cette prise de possession du vieux Louisbourg par une corporation étrangère: ils n'y virent, et il n'y a là possiblement nulle cause d'alarmes. Le cabinet de Halifax, toujours complaisant, poussa même la gracieuseté jusqu'à confirmer le titre de concession obtenu du capitaine Kennedy par la "Société". Monsieur le Bourgeois Gentilhomme pouvait-il trop faire pour Monsieur le Marquis, qui lui faisait l'honneur de lui emprunter ses écus?

Bref, après que l'honorable lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse eut fait le dévoilement de la colonne au nom du gouverneur-général du Canada, lequel est le représentant direct de la couronne anglaise en ce pays; que de très éloquentes et de très nombreux discours



MONUMENT COMMÉMORATIF.



eurent été prononcés, ou comme ils disent en anglais "délivrés", le commandant des troupes de Sa Majesté estima d'un heureux auspice cette fraternité d'armes, renouvelée de celle de 1745, qui ramenait sous les murs de Louisbourg, dans une étreinte dont les liens du sang faisaient la force, les marins invincibles de la vieille Angleterre et les miliciens invaincus de l'Angleterre nouvelle.

Il n'y eut guère d'enthousiasme; mais l'amiral anglais, le lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, tout le monde, enfin, sentirent qu'il venait de se cimenter là une éternelle alliance entre les forces maritimes et militaires du Royaume-Uni d'Angleterre et d'Irlande et celles des Etats-Unis d'Amérique.

D'un autre côté, des esprits moroses se demandaient, durant ces édifiants ébats entre frères, autrefois d'armes, comment serait reçue, dans la grande république étoilée, une société de guerres anglaises ou canadiennes, qui s'en irait planter chez eux une colonne commémorative quelconque de quelque victoire à nous sur l'un de nos ennemis ?

Pris en 1745 par les Américains et les Anglais; repris en 1758 par les Anglais seuls, Louisbourg vient d'être, en 1895, recapturé en partie par les Américains.

Espérons que, mis en appétit, ils ne reviendront pas réclamer le reste de la vieille citadelle par la voix de leurs canons.

Mais l'histoire a parfois de bien surprenantes répétitions ! . . .

Lorsque, en 1876, je visitai Louisbourg pour la première fois, il n'y avait que deux ou trois maisons, d'assez misérable apparence, sur les vieilles ruines de la ville. Quelques brébis et de rares bestiaux paissaient parmi les décombres; et les casemates de la citadelle, mieux conservées qu'aujourd'hui, leur servait d'abri durant les nuits d'orage.

Tous, hommes et bêtes, me parurent ennuyés, accablés, de vivre au milieu de ces ruines monotones, et ne rien tant souhaiter que de changer d'habitation. Le souvenir des deux sièges semblait peser sur leur existence.

Aussi je me flattais, à mon dernier voyage, de pouvoir, au moyen d'arrangements de part et d'autre satisfaisants, obtenir des occupants actuels une promesse de vente à prix raisonnable, une honnête "option", beureux qu'ils seraient, sans doute, moyennant amplexes dédommagements, de s'en aller vivre ailleurs.

Ceci, d'ailleurs, entrait dans le cadre de la mission que m'avait confiée la Société Royale, d'aller examiner sur place l'état présent de la forteresse de Louisbourg, dans le dessein d'en recommander l'achat au gouvernement fédéral, pour en faire un parc, ou, en tous cas, une propriété publique.

Les ministres du cabinet provincial, que j'étais allé consulter préalablement, s'étaient montrés tout-à-fait disposés à seconder les

efforts de la Société Royale, et à coopérer même, dans une certaine mesure, avec les autorités fédérales dans un aussi patriotique et louable projet. On sentait percer chez eux un certain regret d'avoir assisté indifférents à tant de vandalisme inintelligent; d'y avoir même un peu contribué, quoiqu'ils rejetassent avec violence tout le blâme sur leurs prédécesseurs politiques en exercice.

Le fait est que libéraux et conservateurs ont montré la même incurie à l'endroit des sites historiques de la Nouvelle-Ecosse, et l'on pourrait très bien leur appliquer, aux uns et aux autres, en le modifiant légèrement, le vers connu de l'ope :

The Torgs finished what the Grits began.

et vice-versâ.

Or, il est arrivé ce à quoi j'aurais dû m'attendre, en ce commencement de siècle essentiellement progressif, dans un coin du Dominion particulièrement enfiévré de mouvement: j'étais devancé!

La *Cape-Breton Railway Co.* avait pris mon option!

Cette entreprenante compagnie est à construire, avec une charte canadienne et des capitaux américains, une ligne de chemin de fer reliant le détroit de Canso — ancien passage Fronsac — avec Louisbourg et Sydney, en passant par le canal Saint-Pierre.

C'est une ligne rivale de l'*Intercolonial*, dont le terminus est à Sydney.

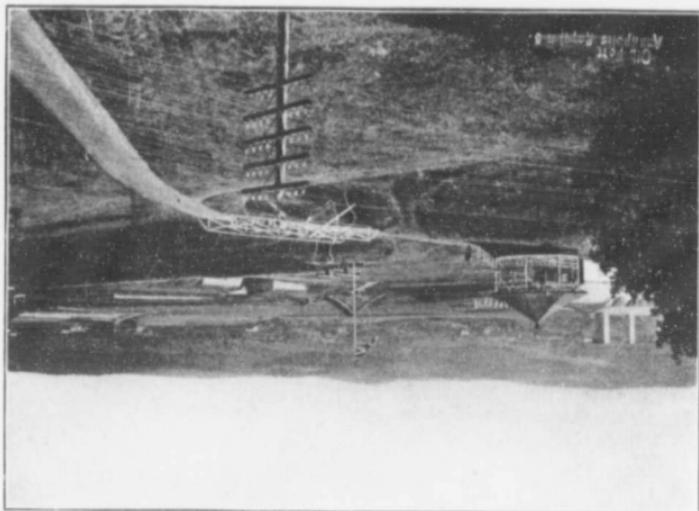
Sydney, les deux Sydney, sont aujourd'hui des villes considérables, et compteront demain, peut-être, grâce aux hauts fourneaux, aux forges, aux aciéries que la *Dominion Steel Company* et la *Nova Scotia Steel Company* y construisent, ou sont à la veille d'y construire, parmi les plus importantes de toutes les provinces maritimes.

Le gouvernement canadien a choisi Sydney pour terminus de son chemin de fer. Les Américains ont pris Louisbourg. Le temps pourrait bien donner raison à ceux-ci.

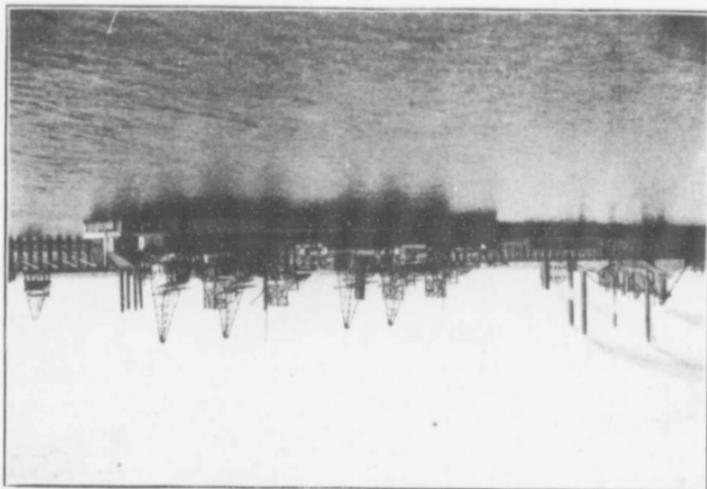
Au surplus, ils sont en frais de se rendre acquéreurs du reste de la vieille forteresse, de nous subtiliser le site historique le plus fameux, avec Québec, de toute l'Amérique. C'est peut-être un mal pour un bien; et nous pourrions, en définitive, avoir des actions de grâces à leur rendre; car enfin il vaut encore mieux que ce qui reste de Louisbourg soit préservé par des marchands, que dilapidé par des Ostrogoths.

Les papiers passés entre la compagnie du chemin de fer et certains des neuf occupants du site de Louisbourg sont apparemment réguliers, et les titres valables: la prescription s'établissant contre le gouvernement anglais par une occupation ininterrompue de soixante ans. Or,

FORT ANNAPOLIS (ANCIEN PORT-ROYAL), 1902.



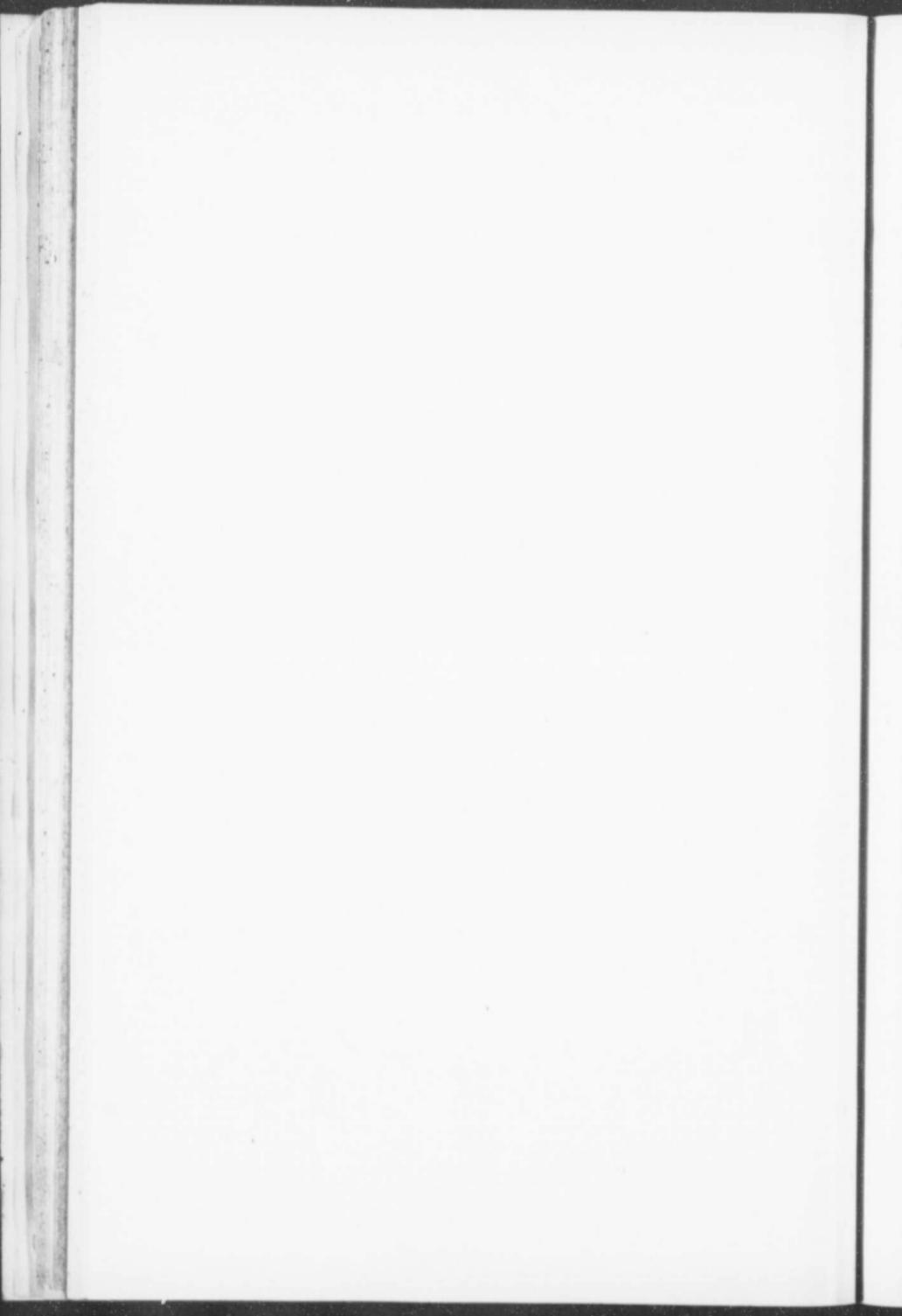
AGÈRES DE SYDNEY.



[POMER]]

LOTISSEMENT EN 1902

117



quelques-uns de ces *squatters* prétendent à une occupation de cent-vingt ans et plus.

Mais il y a lieu de se demander où le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, pour faire des m'amours à ses amis de Boston, prend l'autorité qu'il se donne de confirmer ces titres, et, au besoin, d'en décerner de nouveaux ?

C'est que le titre primitif, le titre légal, le *fee* anglais du site où s'éleva Louisbourg réside toujours dans la couronne britannique, qui ne s'en est jamais dessaisi.

A la suite de correspondances échangées entre Londres et Ottawa, le gouvernement anglais, dans un arrêté du Conseil daté du 18 août 1882, transféra au gouverneur-général du Canada les terres d'ordonnance et les propriétés militaires impériales de la Nouvelle-Ecosse, entre autres les vieux forts de Lunenburg, de Windsor et d'Annapolis, l'ancien Port-Royal des Français.

Mais il n'y eut jamais de translation du vieux Louisbourg, ni en faveur du gouvernement fédéral, ni encore moins en faveur de celui de la Nouvelle-Ecosse. Il est encore aujourd'hui une propriété impériale.

Il nous est donc encore possible de rentrer en possession de Louisbourg; car la *Cape Breton Railway Co.* n'a pas ratifié tous les termes de son option avec les occupants du site; il s'est contenté du terrain longeant le rivage, dont il fera le terminus extrême de son chemin de fer.

L'intérieur des fortifications, les bastions, les casemates, la pointe Rochefort, le Cap Noir, les glacis, les fossés, le cimetière, restent encore intacts: le tiers de tout le terrain relevant des *squatters* demeurant toujours la propriété du gouvernement impérial.

Un grand avenir semble réservé à Louisbourg et au "Fort-Louisbourg." C'est ainsi que les habitants désignent la nouvelle et l'ancienne ville.

On conçoit que ce n'est pas sans de très sérieuses raisons que le gouvernement français, généralement si sûr dans le choix du site de ses villes et de ses ports, au Nouveau-Monde, a préféré Louisbourg au Port-Dauphin, aux deux Sydney, à Inganiche, à Miré, à Saint-Pierre, pour y élever sa forteresse royale. Au point de vue purement militaire, Louisbourg, avec, à proximité, la baie de Gabarus, d'un atterrage facile; avec les Hauteurs-Vertes et d'autres élévations de terrain à portée de canon des murs, et d'où un ennemi peut tirer presque à feu plongeant sur la ville, prête plutôt sérieusement à la critique.

Ce n'est pas non plus la fertilité de son sol qui lui a valu la préférence. Sauf au fond, et du côté ouest de la baie, le pourtour du havre est impropre à l'agriculture, et les alentours en sont ou rocheux

Sa forme est celle d'une ellipse allongée, dont l'axe court du sud-ouest au nord-est. Les bords en sont réguliers et nettement accusés, et sa circonférence est d'environ deux lieues. Eau très profonde et bon ancrage partout. C'est une de ces rades que les Anglais appellent *land-locked*, c'est-à-dire encerclées de tous côtés, sauf à l'entrée. L'entrée de Louisbourg, munie des phares électriques modernes, peut facilement devenir l'une des plus sûres du monde entier. L'abri est parfait, à l'intérieur, principalement vers le fond, du côté du nord-est, et à l'endroit où s'élève aujourd'hui la ville nouvelle. Le vent n'y arrive que par-dessus les hauteurs environnantes.

C'est au fond de la rade, du côté ouest, que se trouvait le groupe de Français qui ne résidaient pas au-dedans du fort. Ils y faisaient un peu de culture, autant que le permettait un sol ingrat et rocailleux.

C'est aussi là que s'élève aujourd'hui la nouvelle ville, celle que les Anglais appellent Louisbourg tout court.

Le Louisbourg d'aujourd'hui, éloigné de près d'une lieue de l'antique forteresse, n'est pas non plus le Louisbourg d'il y a vingt ans. Celui-ci était situé du côté est de la rade, presque au fond, au lieu même où un vieux quai, datant de l'occupation française, achevait de s'érouler.

Une compagnie houillère y avait construit un débarcadère, où les navires venaient prendre le charbon que voiturait, des mines éloignées d'environ quatre lieues, mines déjà connues, sinon exploitées du temps des Français, un chemin de fer abandonné depuis.

Un petit Louisbourg, deuxième du nom, s'était formé dans le voisinage du quai. Il vient d'être déserté tout à fait au bénéfice de la nouvelle ville: question de survivance pour le plus apte.

La nouvelle ville, dont la population s'élève à plus d'un millier d'âmes, est déjà munie d'une charte municipale, d'édiles, d'un maire¹ et de tout ce qui fait le juste orgueil des municipes canadiennes. Elle vit, elle palpète dans l'anticipation des grandes destinées qui l'attendent.

Lorsque le *Cape-Breton Railway*, un peu plus court que l'*Inter-colonial*, sera terminé; que le pont projeté sur le détroit de Canso sera construit, Louisbourg se trouvera en communication directe avec Montréal, New-York et les autres grands centres américains.

Déjà un excellent chemin de fer le relie avec Sydney, parcours d'environ quarante milles.

¹ M. Levatte, à l'obligeance de qui je dois beaucoup de renseignements. J'ai aussi bénéficié des connaissances historiques très étendues du Révérend Monsieur Draper, Recteur de Saint-Bartholémé, l'une des figures les plus sympathiques du clergé anglican du Canada. C'est de lui que je tiens le croquis du lieutenant Davies, reproduit plus haut.

Le fait suivant démontre bien la supériorité du havre de Louisbourg sur celui des deux Sydney. Durant plusieurs mois de l'hiver, au temps des glaces, le *Dominion Steel*, le *Dominion Coal* et d'autres compagnies encore, font décharger leurs navires à Louisbourg, quitte à se servir du chemin de fer pour rendre les frets à destination, soit à Sydney soit ailleurs.

Comme Louisbourg est, de tous les ports canadiens, le plus oriental, le plus à proximité des grands bancs de pêche de Terre-Neuve, et surtout le plus rapproché de l'Angleterre, la ville peut tout attendre de l'avenir. Québec et Louisbourg, les deux grandes forteresses françaises, sont destinées par la nature à devenir, entre les mains du peuple commercial le plus prodigieux que le monde ait vu, deux centres de distribution, deux villes de première importance.

Québec a sa citadelle antique, que les Anglais, moins flegmatiques qu'on se plaît à l'écrire, ne visitent jamais sans un tressaillement de légitime orgueil; et ils viennent de chez eux, c'est-à-dire de toutes les parties de la terre, pour voir Québec et tressaillir.

Louisbourg a pour lui ses ruines incomparables et sa rade. Au fond de son histoire, en pleine lumière, plane l'aigle américain.

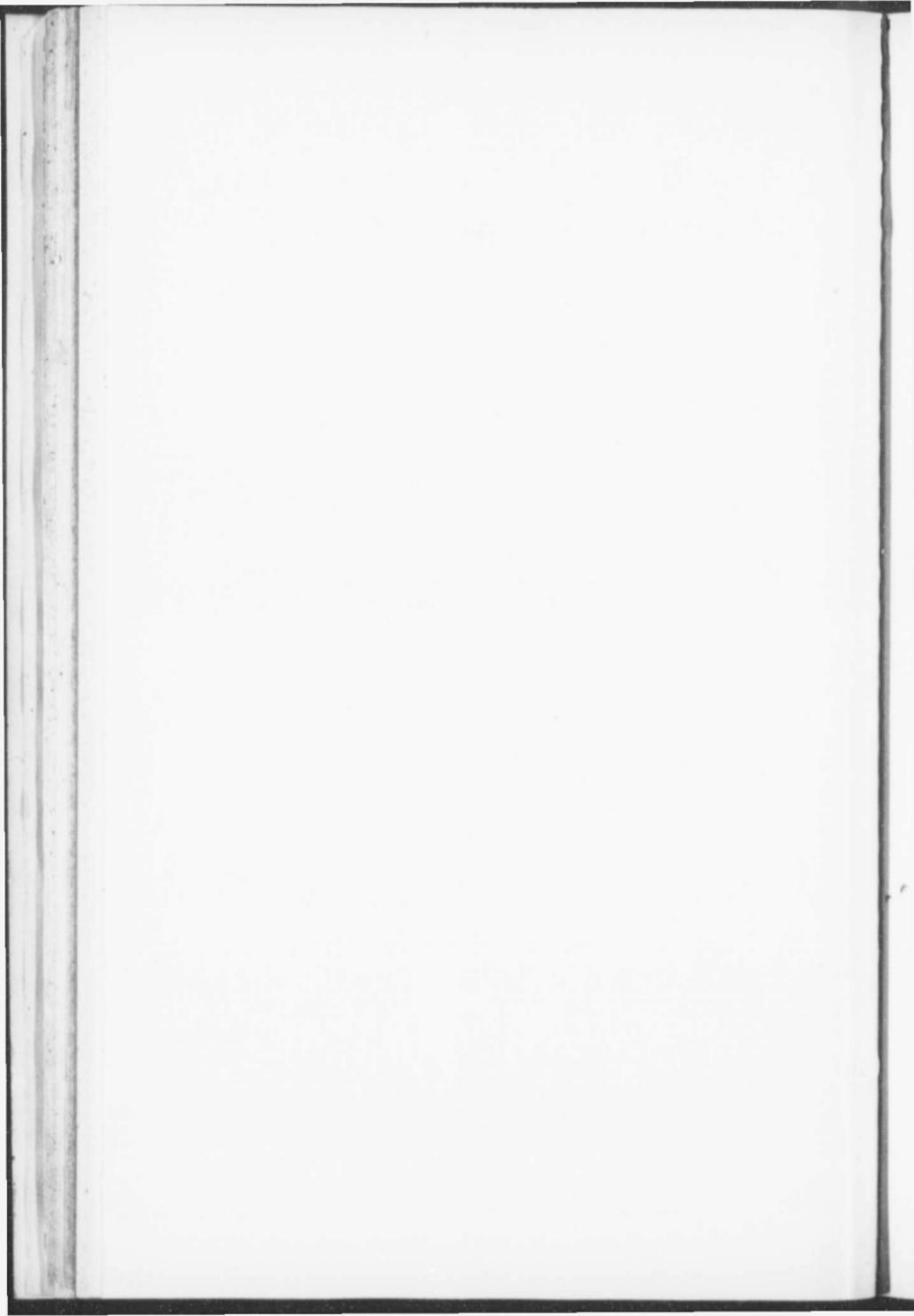
Si les Anglais ont rasé la grande forteresse, en 1758, ne sont-ce pas les puritains de la Nouvelle-Angleterre qui, les premiers, s'en sont emparés, en 1745 ? La prise de cette ville réputée inexpugnable, Troie succombant sous l'effort des Hellènes coalisés, fournit encore assez de gloire à deux empires pour les enivrer. Pour les Américains, c'est un peu du délire.

Laissez terminer le chemin de fer *Cape-Breton*; édifiez, ensuite, dans l'enceinte des fortifications, un de ces somptueux hôtels mammoth dont les Américains ont inventé le prototype; annoncez-le dans les gazettes, comme la première place d'eau, la plus grande station balnéaire, le plus colossal *summer resort* du monde entier; ajoutez-y un musée inouï, où s'étaleront, aux yeux des touristes ébahis, toutes les antiquités, antiques et modernes, de la forteresse française, et le succès sera prodigieux.

Tout Américain assez ferré sur l'histoire pour remonter à l'an 1745 de Notre-Seigneur, voudra voir le théâtre des hauts faits d'armes de Pepperrell, à ses yeux le plus grand génie militaire des temps anciens, modernes et à venir; et les jeunes filles et les matrones de Boston, toutes plus ou moins bachelières, ès arts ou ès sciences, quand elles ne sont pas doctresses en quelque chose, se feront une religion de connaître *de visu et auditu* cette tant glorieuse page de leur histoire nationale qui fut la prise de Louisbourg par leurs ancêtres.



GARE DU CHEMIN DE FER, NOUVEAU-LOUISBOURG.



Or voici le temps où jamais de sauver de l'irréversible destruction ce qui reste encore du colosse dont la chute décida, entre l'Angleterre et la France, de l'empire du Canada.

Sur la pointe de Rochefort, au rebord des fossés, le long des glacis, dorment côte-à-côte les valeureux soldats de France, les intrépides fantassins de marine d'Angleterre, les héroïques miliciens du Massachusetts, du Maine, du New-Hampshire et du Connecticut. La mort les a réunis, le temps les a confondus dans une même poussière indistincte; et personne ne vient plus troubler leur sommeil de paix, excepté les chaux et les démolisseurs.

Il y a plus d'un siècle que l'océan, qui vit s'écrouler la forte citadelle française, comme tombe un lion de la jungle sous les javalots des chasseurs, vient seul pleurer et parfois rugir à ses pieds. Les hommes n'y viennent plus, ou, s'ils y viennent, c'est pour faire œuvre de destruction stupide. Le vent gémit toujours sa mélodie plaintive parmi les casemates et les ossements blanchis; mais jamais prêtre en surplis blanc n'y vient chanter un *De profundis*.

Pas de pierre tombale, pas de mausolée, pas de croix.

C'est l'oubli plus glacial que les banquises qui effleurent le Cap Noir, le printemps; plus froid que les grands vents du nord, l'hiver.

Ceux qui versèrent leur sang pour donner un empire à l'Angleterre, sont aujourd'hui oubliés de l'Angleterre et des Anglais. Qui se souvient des morts? Et pourtant dans le champ des morts, tout est sacré, jusqu'à la poussière, jusqu'aux pierres sous lesquelles reposent les héros et les martyrs. David nous le dit: *Placuerunt servis tuis lapides ejus, et terra ejus miserabuntur.*

Tout invite à la piété envers ceux qui sont tombés là, tant pour la défense que pour la conquête du Canada. Les vieilles causes d'acrimonie peuvent toujours exister, au besoin, puisque les différences de religion et d'origine, qui constituèrent ces causes chez une génération intolérante, n'ont pas cessé d'être; mais la haine résultant de ces causes n'existe plus entre Français, Anglais et Puritains.

Montcalm repose avec Wolfe dans un même mausolée, et, avec eux, sont ensevelis beaucoup de préjugés, qui étaient les dogmes de l'intolérance, au siècle avant-dernier.

Un réveil salutaire se fait dans tout le pays en faveur de la conservation des vieux sites historiques.

Le gouvernement canadien lui-même, faisant mentir l'adage qui prétend que les corporations n'ont pas d'âme, vient d'acheter pour en faire une réserve publique, au prix de quatre-vingt mille dollars, les plaines d'Abraham, où il n'est pas du tout certain que la bataille des plaines d'Abraham se soit livrée.

Louisbourg offre à la sollicitude du gouvernement canadien non pas un champ de bataille douteux, mais des tombes, mais un cimetière, mais ce qui fut une ville entourée de fortifications vraies et réelles. Le tout est à la veille de passer en des mains étrangères. C'est comme si un syndicat d'industriels voulait faire l'acquisition de la citadelle de Frontenac et de Montcalm pour y dresser une foire exotique. Louisbourg, en tant que théâtre de guerre, est l'égal de Québec.

Les huit ou neuf occupants de Louisbourg avaient consenti de céder à la compagnie du chemin de fer, le *Cap-Breton*, moyennant une compensation raisonnable, ce qu'ils ont acquis de terrain, par droit d'occupation et de prescription, dans l'enceinte de la citadelle. Ils le céderaient, sans doute, aussi volontiers au gouvernement qui voudrait négocier avec eux. D'un autre côté, nous n'aurions qu'à demander au gouvernement impérial à se dessaisir du vieux site, pour qu'il le fit aussitôt.

Et ce qui fut Louisbourg, "et le champ où fut Troie", redeviendrait propriété nationale.

Je livre ces considérations à la *Société Royale du Canada*, qui m'a fait l'honneur de me désigner pour lui présenter un rapport sur Louisbourg.

Quand verrons-nous notre parlement fédéral voter une loi semblable à celle qui fut passée en France, le 30 mars 1887, réglementant "la conservation des immeubles qui, au point de vue de l'histoire ou de l'art, offrent un intérêt national?"